SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 29 minutos)

-La Mesa quiere dar cuenta del ingreso de una solicitud de audiencia a esta Comisión por parte de un grupo de personas relacionadas con el tema de las bebidas sin alcohol, que nos solicitan ser recibidos durante 15 minutos. Creo que es importante que la Comisión de Hacienda reciba a estas personas el jueves próximo e inmediatamente ponga a consideración el proyecto. Por lo tanto, propongo que dejemos el segundo punto del orden del día de hoy, que tiene que ver con los fabricantes de bebidas sin alcohol, para tratarlo el jueves que viene, luego de recibir a la delegación mencionada.

Si los demás miembros de la Comisión están de acuerdo, en el caso de que surjan nuevos pedidos de audiencias, las agendaremos, pues no podemos recibir en cada sesión una solicitud de audiencia que postergue el análisis y la decisión en torno al proyecto.

Por consiguiente, la Comisión de Hacienda, por unanimidad de presentes, resuelve recibir el jueves próximo a una delegación de personas relacionadas con el tema de las bebidas sin alcohol y, posteriormente, considerar la carpeta Nº 945.

(Ingresa a Sala la delegación de la Intergremial del Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay)

La Comisión de Hacienda tiene mucho gusto en recibir a los representantes de la Intergremial del Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay.

Cabe aclarar que desde hace unos días está a estudio un proyecto de ley, y en el día de hoy nos ha llegado un artículo sustitutivo que sería bueno que la Intergremial también manejara, de modo que podamos recabar una opinión más acabada al respecto.

Quisiera aclarar a nuestros visitantes que no contamos con mucho tiempo, no por descortesía nuestra, sino porque el señor Ministro de Economía y Finanzas acaba de anunciarnos que tiene interés en asistir a la Comisión a las 11 horas para hablar sobre temas que tienen que ver con las finanzas del Estado. De todas maneras, disponemos de media hora para conversar.

SEÑOR PERRONE.- Simplemente, quería decir que otra delegación de nuestro grupo está hablando en estos momentos con el Ministro de Economía y Finanzas por un tema de endeudamiento.

SEÑOR TOLEDO.- Antes que nada, quisiera agradecer que nos hayan recibido.

Nuestra intención era, de alguna manera, dar nuestra opinión sobre el proyecto enviado por el Poder Ejecutivo sobre varios aspectos vinculados directamente con nuestro sector. Este proyecto nació en un acuerdo con el Poder Ejecutivo en la última situación conflictiva que tuvimos con el Gobierno. Creemos que el anexo que ha llegado en el día de hoy es una corrección a un error que tuvo el proyecto original, pues se preveía que los transportistas profesionales de carga descontaran del valor que pagaran en los peajes hasta un 40% como IVA a compras, pero en el texto original se señaló un 30%. Teóricamente, la modificación debería ser esa, porque cuando el proyecto ya había ingresado, conversamos con los Ministros de Economía y Finanzas y de Transporte y Obras Públicas e hicieron la corrección. Nosotros seguimos en la misma línea tratando de solucionar los problemas que tenemos históricamente con el Gobierno y, de alguna manera, en la última situación conflictiva encontramos la solución, nuevamente, por el lado de los beneficios para aquellos contribuyentes que estuvieran en la línea de la formalidad.

Nos hemos propuesto, muy tozudamente, que este sector que tiene, en los últimos años, una corriente que está volcada hacia el informalismo -lamentablemente, producto de las políticas fiscales del Estado, que no han sido eficientes, y de los controles, que no han sido correctos, por lo que mucha gente ha venido optando por el camino de la evasión y de la informalidad- tome ese camino como única forma de poder competir. Somos conscientes de que esto sucede en muchos sectores de la vida económica del país y la solución que hemos encontrado junto con el Gobierno y con la que estamos plenamente de acuerdo, trata de que los beneficios sean para los que de alguna manera están aportando al Estado. Sin duda, eso nos da la garantía de una competencia igualitaria y pareja en el mercado.

Es por ello que, en lo que tiene que ver con los peajes, que fue el primer tema que mencionamos, los transportistas vamos a tener un descuento de hasta un 40% en su valor, el cual vamos a poder descontar del IVA a compras. Es decir que para que un transportista se pueda beneficiar con esto va a tener que estar contribuyendo; de lo contrario, no va a recibir este beneficio. De la misma manera, en otro artículo se plantea el tema de la sustitución del IMESI por el IVA en el gas oil de hasta un 14%. Es un mecanismo que creemos que también va a colaborar firmemente en esta misma línea de razonamiento, porque quienes van a poder acceder a ese beneficio van a ser aquellos que estén contribuyendo.

Creemos que estas medidas, más allá de que benefician particularmente a nuestro sector, deberían ser tomadas, incluso, como ejemplo en otros sectores. Todo el mundo habla de que acá la tributación es alta porque es poca y creo que el concepto de aumentar la tributación como forma de poder bajar a nivel general los tributos como es, por ejemplo, el caso del IVA, sin duda que es una línea de razonamiento que compartimos y que hemos impulsado, y lo demostramos en este tipo de acuerdo que hemos hecho.

Nuestra preocupación sobre este proyecto de ley y, particularmente, con relación al tema del peaje, era cómo asimilar, en la actual situación económica del país, nueve peajes nuevos en las rutas nacionales. La primera respuesta e impresión que tuvimos en todos los sectores fue una negativa total a esto. Sin embargo, el hecho de poder descontar hasta el 40% del valor, nos permitió

aceptar que este proyecto siguiera adelante y compartir el proyecto de la megaconcesión en lo que tiene que ver con los peajes, teniendo en cuenta este beneficio.

Hace quince días hemos tenido una reunión con el Ministro de Transporte y Obras Públicas donde nos explicó que los fondos para que comenzaran las obras en la megaconcesión ya estaban solucionados, por lo que en el momento de empezar las obras se comenzaría a cobrar los peajes. Inmediatamente surge la preocupación en el sentido de que si se comienzan a cobrar los peajes sin estar el proyecto de ley aprobado, los transportistas no vamos a poder acceder a ese beneficio, por lo que se nos va a presentar una situación difícil y conflictiva.

Nosotros les vamos a dejar este documento, que es el compromiso firmado con el Poder Ejecutivo con una nota del Ministro Cáceres donde expresa todo ese compromiso asumido por el Gobierno sobre el tema de los nuevos peajes y los beneficios. Si cuando comiencen a cobrar los peajes no está consagrada la ley, sin duda vamos a volver a tener una situación conflictiva con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sobre ese tema.

Más allá de eso, aquí le atribuimos una responsabilidad al Poder Ejecutivo porque el proyecto de ley fue aprobado por nosotros junto con el Poder Ejecutivo en el momento en que llegamos al acuerdo, que fue el 11 de setiembre, y recién ingresó al Parlamento el 5 de noviembre.

Con respecto a la sustitución del IMESI por el IVA, por ejemplo, creemos que es una medida sumamente importante que favorece a la reactivación, y además de poder descontarlo nosotros lo va a poder descontar el sector agropecuario, sector que está estrechamente ligado a nuestra vida económica y que precisamos que tenga un respiro para que este principal generador de carga tenga la posibilidad de abatir los grandes problemas que tiene en el momento actual.

Este era el planteo que queríamos hacer a la Comisión. Les dejamos el documento del Ministro de Transporte y Obras Públicas y el proyecto de ley original, que suponemos que es el mismo que vino acá con esa modificación.

SEÑOR BRAUSE.- Coincidimos con las expresiones de nuestros visitantes, no sólo en cuanto al fondo del proyecto sino también en lo que tiene que ver con la enmienda que le siguió tanto en lo que concierne a la sustitución del IMESI por el IVA como en la posibilidad de deducir, en la liquidación de este último impuesto, un determinado porcentaje del monto de los peajes. También estamos de acuerdo con la urgencia de la aprobación de este proyecto.

Está claro lo concerniente a la sustitución del IVA por el IMESI y a la rebaja del peaje; eso fue explicado y, a mi modo de ver, el proyecto de ley es bien claro.

Asimismo, este proyecto contiene un artículo 5º que refiere a la facultad que se le confiere al Poder Ejecutivo de exigir, en las enajenaciones de bienes dentro del territorio aduanero y en las importaciones, que el flete terrestre se discrimine en la factura. Entiendo que la explicación de esta norma reside, de alguna manera, en procurar hacer la discriminación entre, por un lado, lo que es el valor del bien que se importa y, por otro, la factura del flete. También creo que lo que se persigue es que quede descubierto el valor del flete, a los efectos de procurar que la competencia esté claramente determinada en cuanto a los precios. Eso es lo que entiendo, aunque no soy un experto en este tema y, por tanto, agradecería a nuestros visitantes que nos ilustraran al respecto.

SEÑOR TOLEDO.- Para nosotros este artículo es muy importante -o prácticamente esencial- para el cumplimiento de lo que previó la Ley de Presupuesto y luego recogió el Decreto Nº 349/001, donde se establece toda la regulación para el transporte de carga. Entendimos -y esto lo compartimos con el Poder Ejecutivo- que había un sector de la vida comercial para el que podría ser muy fácil evadir los controles que van a existir sobre el transporte de carga cuando se factura una mercadería con el valor costo y flete incluido. En esos casos, sectores que involucran a grandes cargadores, de alguna manera, podrían estar desfigurando el valor del flete dentro del producto que están comprando, porque lo compran puesto en sus barracas, depósitos, molinos, frigoríficos, etcétera.

Por otro lado, la responsabilidad que debe tener el cargador en cuanto a la carga también quedaba diluida, porque cuando el valor del flete está incluido en la mercadería no queda claramente expresado quién es el responsable. Entonces, este artículo que se menciona refiere a eso. Además, al haber en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas precios de referencia de fletes que están siendo publicados periódicamente, los organismos que tengan que ver en el tema van a exigir que aquellas empresas discriminen el valor del flete, y en función de esos precios de referencia, se podrá controlar la regularidad en todo lo que tiene que ver con el sector.

SEÑOR PERRONE.- El artículo 5º, al final, dice: "Asimismo podrá establecer precios fictos por distancia recorrida que servirán de base para el cálculo de los distintos tributos que gravan la actividad". Es claro que en ningún caso se pretende fijar una tarifa obligatoria para eso, y lo que se dice es que deben pagarse determinados impuestos. Los precios fictos estarían generando determinada cantidad de impuestos que es lo que percibiría el Estado. Independientemente de ello, si alguien quisiera cobrar menos o regalar el flete, de todos modos tendría que abonar los impuestos correspondientes, lo que es una salvaguarda para el Estado.

Entiendo que es muy buena la apreciación sobre el artículo 5º, porque da la idea de que el proyecto de ley es un todo y no varios artículos independientes. Todas las normas apuntan a mantener y fomentar la formalidad en el sector. En el caso particular del artículo 5º, también se faculta al Poder Ejecutivo a designar a los responsables por deudas tributarias de terceros, y responsables sustitutos, lo que es fundamental para que pueda regularizarse el sector. Si bien el transportista podría estar tentado de incurrir en evasiones, como sucede hoy en muchos casos, siempre habría un responsable sustituto. Entonces, éste se preocuparía de contratar transportistas que estuvieran dentro de la formalidad para, en definitiva, no tener que pagar lo que no pagara el otro.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa quiere informar a los señores Senadores que acaban de llegar -a los efectos de que ordenen sus agendas- que el señor Ministro de Economía y Finanzas ha solicitado ser recibido esta mañana por la Comisión para informar sobre las acciones financieras que está llevando a cabo el Gobierno.

Asimismo, la Mesa quiere aprovechar esta instancia en que está presente la delegación de la Intergremial del Transporte, para hacer una consulta, pues con respecto a este tema, sobre el que estuvimos conversando -que nos parece importante- no estamos

muy seguros de si es exactamente el mismo sobre el que hablamos en oportunidad de la sustitución del IVA por el IMESI. Nos llama la atención -quizás no le tengamos que preguntar a la Intergremial, sino al propio Poder Ejecutivo- que el monto del Impuesto Específico Interno a que se hace referencia esté expresado a valores del 31 de agosto de 2000.

SEÑOR PERRONE.- No soy especialista en el tema y ni siquiera estuve en la redacción de este proyecto que vino del Ministerio de Economía y Finanzas, pero puedo trasladar lo que se nos explicó. Tal como está ahora especificado el impuesto, es una cantidad fija que se encuentra en esos valores ajustados a la actualidad, y la fórmula matemática para establecerlo es ésta. El concepto es que el IMESI se modificaría por el IVA, a pesar de que está redactado de esta manera. Reitero que no soy un erudito en el tema y que a nosotros también nos llamó la atención.

SEÑOR PRESIDENTE.- Considero que es importante analizar todo esto. Por su parte, creo que otros artículos que se han mencionado, como el 5º, quedan claros.

El único inconveniente estaría en la necesidad de evacuar ciertas dudas con respecto al último inciso del artículo 1º, por lo que solicitaremos una explicación técnica para conocer la fórmula y poder votarlo con mayor tranquilidad. Esto es muy importante, porque se trata de un incentivo al transporte, aunque sabemos claramente que no soluciona todos sus problemas. En instancias anteriores votamos refinanciaciones del Banco de Previsión Social, pero no sé si fueron herramientas importantes como para poder lograr otras refinanciaciones. Sé que este no es el tema que hoy nos ocupa, pero hago referencia a él porque era uno de los compromisos que mi Partido tenía con la Intergremial del Transporte.

Si bien nos alegra la presentación de esta iniciativa, debo aclarar que su ingreso a esta Comisión del Senado es de fecha 7 de noviembre, mientras que en la Cámara de Representantes lo hizo el 5 de este mes. Además, acaba de ingresar una modificación en la redacción del artículo 3º, que está muy clara. Quizás más adelante nos gustaría recibir de parte de la Intergremial sus consideraciones sobre otros temas, como puede ser el de la competencia en la región -al que hace referencia el artículo 5º- las refinanciaciones que habían solicitado o las equiparaciones en los aportes patronales. Todos estos son aspectos importantes que implican dificultades en el trabajo y, por lo tanto, reitero que nos gustaría recibir de parte de la Intergremial -sin perjuicio de votar este proyecto- su visión de los otros elementos, ya que consideramos que sería necesario abaratar los costos del transporte interno de un sector clave para la reactivación de la economía de nuestro país. No estoy pidiendo que se manifiesten sobre el asunto en este momento sino que, simplemente, me gustaría comprometerlos para hacer una puesta a punto de la situación. Creo que han conversado con Representantes de todas las Bancadas, y particularmente a nuestro Partido le interesaría mucho conocer la situación general en que se encuentra el transporte, cómo incide el descuento del IVA del 40% en los peajes y si esto es realmente un incentivo que ayuda a la competencia del transporte nacional frente a la penetración internacional.

Sabemos que hay otros temas que también preocupan, como el de las balanzas y demás exigencias, pero reitero que nos gustaría que la Intergremial nos enviara un estado de situación de sus reclamos recientes.

SEÑOR PERRONE.- Si los señores Senadores consideran necesario tener otra reunión, estamos a su disposición para cuando lo crean conveniente.

SEÑOR PRESIDENTE.- En este momento tenemos muchos proyectos para considerar y, como han dicho algunos señores Senadores, sería bueno que fueran sancionados lo antes posible, luego de despejar las dudas que puedan existir. Sería importante que las Bancadas que conforman el Parlamento pudieran tener un pequeño memorándum del estado de situación del sector. Si al llegar la información surgen dudas, por supuesto que los recibiremos con mucho gusto.

SEÑOR MICHELINI.- Los señores Senadores Larrañaga y Núñez me comentaban que hay algunos aspectos que deben ser aclarados. Por ejemplo, uno de ellos es el relacionado con la reducción del IMESI y la participación de las Intendencias. Por otro lado, creemos que de ser exigible ya el literal a) del artículo 2º, podría dejar el tendal de empresas. Mi propósito no es hacer preguntas a quienes nos visitan, que podrán hacer aportes ahora o en otras oportunidades, pero creo que necesitaríamos una semana más para revisar algunos aspectos.

Por lo que tengo entendido, la cantidad de camiones y empresas formales presentadas, son una relativa minoría. En la actualidad no todos los vehículos han completado el registro y, por la situación económica reciente, no todas las empresas están en condiciones de hacerlo. Por lo tanto, creo que este tema debería ser estudiado un poco más.

SEÑOR TOLEDO.- Para nosotros, el inciso a) del artículo 2º es fundamental, y si bien reconocemos que la cantidad de transportistas inscriptos en el registro no es la que desearíamos, permanentemente se están registrando más. Actualmente, el único requisito formal para ingresar al registro es que el camión tenga la inspección vehicular al día, que exige, para el transportista profesional de carga, tener buenas condiciones de luces, frenos y dirección, y no otros componentes que complicaban mucho la inspección. Además, se pide que esté inscripto en la Dirección General Impositiva, sin importar que esté al día o no; simplemente con la tarjeta del RUC se le habilita para hacer la inspección, y en el momento de solicitarla, se le da la autorización para que pague el 50% de la misma y no tenga que pagar las restricciones. Si cumple con estos requerimientos y no está al día con la Dirección General Impositiva, ingresa al registro con carácter provisorio hasta el 31 de enero.

Este mecanismo fue planteado por nosotros en la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para que no quedaran transportistas sin la posibilidad de ingresar. De todas formas, creo que por un tema cultural, la gente se ha acostumbrado a funcionar sin tener su situación regularizada, aunque esto se empezó a revertir en los últimos tiempos, porque desde el año pasado está vigente el Decreto Nº 349 que determina que las empresas tienen que exigir a los transportistas que estén dentro del registro para poder facturar sus fletes. Por ejemplo, hoy tenemos una avalancha de transportistas haciendo los trámites correspondientes, porque comienza la zafra de cereales y los molinos no los pueden contratar si no están registrados. Creemos que esto es fundamental, porque lleva a que los transportistas lo hagan porque van a obtener un beneficio.

Cabe aclarar que el registro no exige más que lo que pide el Estado en todos sus órdenes, es decir, estar inscriptos en la Dirección General Impositiva o en el Banco de Previsión Social. Al mismo tiempo, por estar registrados, no aportan al Banco de Previsión Social ya que son transportistas profesionales, y en el caso de las Intendencias, hemos logrado acuerdos con muchas de ellas en el sentido de que los que se encuentran inscriptos pagan el 50% de las patentes. Por lo tanto, pretendemos que estos beneficios se limiten a los integrantes del registro, para que aquellos transportistas que hasta ahora no han ingresado tengan un nuevo incentivo

para hacerlo. De otra forma, si este artículo no se limitara a quienes integran el registro, se le daría un beneficio a quienes no contribuyen y se estaría generando un negocio negro de venta de boletas de combustible; porque es muy fácil que frente a la posibilidad del descuento, quien no pueda descontar porque no está contribuyendo, cuando reciba una factura de gas oil con IVA vaya a una empresa formal para que la descuente. Entonces, de esta forma evitamos la posibilidad de que se forme un mercado negro de boletas de IVA, ya que va a estar limitado exclusivamente a este sector.

SEÑOR PERRONE.- Quiero hacer una aclaración importante. El literal a) no empeora la situación de nadie; lo que sucede es que actualmente ya lo están pagando todos bajo la forma del IMESI, y posteriormente el sector profesional lo descontará como IVA. Por el contrario, lo que hace es mejorar la situación de los que se han preocupado por ingresar al registro de profesionales.

SEÑOR SEGOVIA.- Personalmente, me preocupaba el problema de las Intendencias -al igual que a los compañeros- y quería saber qué resultado tenían respecto de las inspecciones. Pero, por las explicaciones que se han dado, veo que hubo cambios y ya no se establece el mismo tipo de exigencias.

Por otro lado, el tema de la gente que trabaja en el informalismo ya quedó explicado.

Simplemente, quiero decir que si redactan algún documento para dar respuesta a las inquietudes que manifestaba el señor Presidente -que comparto totalmente- pediría que fueran un poco explícitos en cuanto a las vías que han sido incorporadas a la llamada megaconcesión -que ustedes recorren mucho más que nosotros- y sobre cómo se está operando sobre las posibles vías paralelas. La única preocupación que tengo en este momento es que se manifestaba que tal vez al llegar a un peaje haya que devolver el dinero que se pagó en el anterior, en lugar de cobrar uno nuevo, porque es una ruta que está en condiciones muy especiales. Entonces, si se puede ampliar algo sobre eso, creo que sería de beneficio para todos.

SEÑOR TOLEDO.- No entendí cuál era la duda sobre el tema de las Intendencias.

SEÑOR PRESIDENTE.- En el Presupuesto de 1995 se estableció un destino específico y directo a las Intendencias, del IMESI al gasoil, pero no sucede lo mismo con el IVA, que además se puede descontar. Entonces, hay una partida establecida en función del consumo del gas oil y lo que se recauda por el IMESI, que va en forma directa a las Intendencias. Es un impuesto que tiene dueño. Quizás esto no sea conveniente porque genera este tipo de problemas y es lógico que algunos señores Senadores se planteen la interrogante sobre cuál es el destino final.

Queremos agradecer la presencia de los representantes de la Intergremial del Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay y estaremos en contacto por cualquier consulta.

(Se retiran de Sala los representantes de la Intergremial del Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay)

(Ingresa a Sala el señor Ministro de Economía y Finanzas)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Hacienda tiene mucho gusto en recibir al señor Ministro de Economía y Finanzas.

Si me permiten el señor Ministro y la Comisión, deseo referirme a dos temas previos.

En primer lugar, habíamos decidido tratar el jueves que viene el proyecto sobre control a la fabricación de bebidas no alcohólicas y dijimos que íbamos a recibir, durante quince minutos, a una delegación que ha solicitado entrevista por carta. A su vez, el señor Senador Núñez nos pide que también recibamos al gremio de la bebida, al que le destinaremos otros quince minutos. Inmediatamente después trataríamos el proyecto.

Aprovechamos la oportunidad para que el señor Ministro sepa que estamos tratando de resolver este tema, que es iniciativa del Gobierno.

Por otro lado, la Comisión está estudiando otro tema, para lo cual acabamos de recibir a la Intergremial del Transporte. Al respecto, tenemos dudas que quisiéramos resolver en el día de hoy, a fin de votar el proyecto cuanto antes. Además, creo que el Gobierno tiene interés en que se apruebe rápidamente, porque se trata de un acuerdo al que ha llegado con los transportistas.

Sin perjuicio de que algún señor Senador agregue algo sobre el tema, quisiera plantear unas dudas sobre el artículo 1º.

En el último inciso del artículo 1º se hace mención al monto del IMESI a sustituir y está expresado en valores al 31 de agosto del año 2000. En lo personal, no entiendo cuál es la razón.

Por otra parte, si bien el literal a) fue bien aclarado por la Intergremial -creo que no necesita más detalles aunque, si así fuera, lo haríamos con mucho gusto- quisiera saber qué sucede con los recursos de las Intendencias que afectaban directamente el IMESI. Como recordará el señor Ministro, en el año 1995 se creó el IMESI, que tiene una situación tributaria un poco especial, que se volcaba casi directamente a la asistencia a las Intendencias. Entonces, quisiera saber cómo quedarían las Intendencias en caso de que se redujera o se sustituyera el IMESI por el IVA.

SEÑOR MICHELINI.- Tal como se explicitó, en el literal c), hasta el 31 de enero los transportistas se podrían registrar completando una serie de trámites simples y breves. Dicho registro implica que posteriormente se deberán realizar 18 ó 19 trámites adicionales, por lo que quisiera saber si dicho plazo puede extenderse un poco más allá del 31 de enero, en la medida en que ha habido dificultades por la situación económica. El hecho de que se registren implica que tienen RUC, que figuran en la Dirección General Impositiva, es decir, una serie de aspectos formales, pero si al 31 de enero no completaron dichos trámites, los estaríamos empujando a la informalidad. Este registro permite que la Dirección General Impositiva pueda ir a inspeccionarlos. Por lo tanto, quisiera saber si en ese literal no se podría agregar un mecanismo que permita seguir haciendo esos trámites durante tres o seis meses más.

SEÑOR MINISTRO.- En algunos casos, voy a hacer esfuerzos de memoria y la precisión de las cifras puede no ser total, ya que hace mucho tiempo que lo vimos.

En primer lugar, quiero señalar que el IMESI fue fijado a valores del 31 de agosto de 2000 en el Presupuesto Nacional, y ese es el motivo por el que se hace la referencia a esa fecha. Se consideró cuando en la Cámara de Representantes se hizo un cambio sustantivo quedando así, es decir, que de un porcentaje del valor ex refinería de los combustibles pasó a ser una cantidad fija en pesos que se ajusta por IPC en las mismas oportunidades en que se realizan ajustes de salarios y otros valores por parte del Gobierno que, en este caso, será el próximo 1º de enero. En enero de 2002 se realizó un ajuste del orden del 4% o del 5%. Se buscó el valor de $ 0,887 (ochenta y ocho centésimos con siete milésimos de pesos), que corresponde a los valores al 31 de agosto de 2000, momento en el cual se calculó qué porcentaje del valor era el IMESI. Supongamos que fue el 30%. Entonces, si uno reduce 14 puntos porcentuales -creo que estaba fijado en $ 1,70- por regla de tres, termina dando esta cantidad específica de $ 0,887.

Si bien estoy dando los valores de memoria, ese es el concepto. Por lo tanto, no hay aumento porcentual a valores al 31 de agosto de 2000. En la vida posterior del impuesto, debemos aceptar que son dos criterios de ajuste diferentes: el IVA siempre es "ad valorem" y el IMESI por IPC. A su vez, el valor del combustible va por encima o por debajo del IPC en función del dólar y del crudo, o sea que existe una total equivalencia al 31 de agosto de 2000. De ahí para adelante va a ir variando cada uno en función de parámetros que no tienen nada que ver uno con otro.

Por otra parte, se hace una gran apuesta a la recaudación por formalismo. El IVA significa algo descontable y, en este caso, los transportistas podrán descontar su IVA, porque en el proyecto se establece que el transportista profesional de carga no podrá estar en el IMPEQUE, es decir, siempre estará sujeto al sistema del IVA, por lo cual todo lo que compre por concepto de gas oil lo podrá descontar. La ley pone algunos límites para evitar que se diga que todo el gasto es de gas oil y se descuente mucho IVA. Entonces, más allá de los límites que se suelen establecer para evitar abusos, claramente se fija una línea para que aquellos que están en una situación formal y facturen -obviamente que aquel que no factura, no descuenta IVA- tengan dos tipos de descuentos: una parte en el peaje y otra en el IVA al combustible, con lo cual razonablemente estamos equiparando las condiciones de competencia.

En síntesis, el 31 de agosto de 2000 fue fijado porque, en ese momento, se establecieron los valores del Presupuesto y, por regla de tres, se diferenció entre lo que era el IMESI antes, un porcentaje, y lo que pasó a ser después.

Con respecto a la segunda interrogante, vinculada a la situación de las Intendencias, me comprometo a enviarles un cuadro explicativo, ya que no lo tengo presente. Sin embargo, quiero adelantarles que las Intendencias no deberían perder nada. Sé que en el viejo sistema, anterior al Presupuesto, había un cuadro comparativo que detallaba lo que correspondía a las Intendencias, a Rentas Generales y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Reitero que, en este momento, no lo tengo en la memoria, pero lo del IVA sale del tema de Rentas Generales y, eventualmente, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, no así de las Intendencias. No tengo inconveniente en que se ponga a texto expreso.

Más allá de las cifras, quiero señalar que la reducción del IMESI que se opera por concepto de la ley, será de la cuota parte que corresponde al Gobierno Central y no afectará a las Intendencias Municipales.

En cuanto a los plazos, quiero aclarar que generalmente provienen del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Me voy a poner en contacto con dicha Cartera, que es la que maneja el registro. Coincido en que cuando se implanta un régimen, a veces pueden surgir problemas de fechas, sobre todo si esto fuera resuelto en diciembre -soy optimista y espero que así sea- ya que quedaría un plazo corto. De todas maneras, no creo que haya inconveniente en hacer este petitorio al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR LARRAÑAGA.- Quisiera que se me aclarara una duda, señor Presidente, con respecto al tema del gas oil.

Teniendo en cuenta la aplicación de las normas aprobadas en el Presupuesto, a las que se suman éstas, referidas a la sustitución del IVA por el IMESI, ¿cómo será el crecimiento del precio del gas oil, fundamentalmente, frente a los incrementos salariales?

SEÑOR MINISTRO.- En función de la Ley de Presupuesto, el 1º de enero se va a incrementar de acuerdo con el IPC del año 2002, cuyo porcentaje está hoy en el orden del 24% o el 25%, en diez meses, por lo que suponemos que en esa fecha será de un 28%. Eso se aplica sobre una cantidad fija de pesos; si no se hiciera esta modificación, se haría sobre $ 1,70, más o menos, más el 1,05% que se ajustó el 1º de enero de 2002, lo que dará una cifra algo superior a $ 1,80, sobre la que habría que aplicar un coeficiente de aproximadamente 1,28%, por decir algo. Reitero que estoy mencionando cifras de memoria, pero creo que si multiplicamos 1,85 por 1,28, el Impuesto pasaría de 1,80 a 2,36 por litro.

SEÑOR LARRAÑAGA.- ¿Y eso cómo incidiría en el precio del litro?

SEÑOR MINISTRO.- La diferencia son esos $ 0,56, aproximadamente. Esa sería la cifra que se manejaría por ajuste de los impuestos.

En la sustitución del IVA en el gas oil, esos 14 puntos se toman "ad valorem", es decir, sobre la base del producto; entonces, 1,87 por 1,05 por 1,28 daría $ 1,19 de aumento por esta vía, más un 14% del precio de refinería por vía de IVA.

Habrá que ver a cuánto estará el gas oil a enero, ya que notoriamente ANCAP tuvo alguna pérdida. Tanto con el gas oil como con los combustibles sucedió lo siguiente. Nosotros marcamos el precio en agosto, estando a $ 25 el dólar y a $ 26,50 el barril, pero en algún momento el dólar llegó a pasar los $ 30 y lo mismo sucedió con el precio del barril. Como estábamos muy convencidos de que la inflación iba a bajar y también el tipo de cambio, no ajustamos. Hoy el barril está más o menos a $ 26 y el dólar a $ 27,5, y probablemente un poco menos en unos días. Esto tiene que ver con el segundo tema sobre el que vengo a informar a los señores Senadores.

Quiere decir que ANCAP tuvo una pérdida de alrededor de U$S 14:000.000 en dos meses o, por lo menos, una menor cobranza. Esto fue parte de la política de tratar de no acelerar el ajuste de tarifas -al que todos los organismos tenían derecho- convencidos de que iba a suceder lo que en definitiva pasó, es decir, que en octubre estuvimos en 0,92, o sea, en una cifra menor al 1%, y con una tendencia menor para noviembre que, en todo caso, puede llegar a ser igual. Nos pareció que volver a niveles razonables de

inflación era una manera de agredir menos los ingresos fijos, por lo que pensamos que esto era importante. Paulatinamente, habrá que ir ajustando las tarifas, por ejemplo, de UTE -ANTEL no va a hacer el ajuste- que aumentó probablemente menos de lo que necesitaba para seguir una política prudente que, como es natural, golpea la caja del Estado, ya que por supuesto todo esto va contra ella cuando se trata de un factor de ajuste, pues tenemos claro que los demás gastos que estos organismos tienen son totalmente inelásticos, por lo que siempre el factor de ajuste es la Tesorería General de la Nación. Aunque la Tesorería General de la Nación tiene grandes urgencias, nos pareció que había que dar señales a la economía, que afortunadamente las va tomando en el sentido de tranquilizar -por decirlo de una manera campechana- el tema de los ajustes.

En cualquier caso, si los señores Senadores lo desean, después les puedo enviar cifras más ajustadas, pero el orden de las cosas es éste.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos al señor Ministro las explicaciones proporcionadas.